

BP Zentrumszone Bahnhof Horw: Erläuterungen zuhanden der Beratung im Einwohnerrat

1 Vorbemerkung

Das Dokument *Leistungsberechnungen Verkehr, Beilage zum Bebauungsplan* hat einen Anhang, in dem die Berechnung des Verkehrsaufkommens tabellarisch dargelegt wird. Die abgedruckten Tabellen enthalten die Flächen der einzelnen Baufelder, prozentuale Nutzungsaufteilungen und daraus abgeleitet Anzahl Parkplätze und Fahrten. Die Ableitung der Parkplatzzahlen basiert auf der VSS-Norm SN 640 281.

Dieses Dokument (Stand öffentliche Auflage) schliesst das Baufeld H noch nicht ein. Entsprechend ist in den Tabellen im Anhang das Baufeld H nicht berücksichtigt. Der aktualisierte Anhang *Berechnung des Verkehrsaufkommens* liegt dieser Erläuterung bei.

2 Erläuterung der offenen Punkte

2.1 Zusammenhang von Fahrten und Parkplatzzahl

Für jedes Baufeld wurde eine prozentuale Nutzungsaufteilung vorgenommen. Als Nutzungen sind

- Wohnen
- Industrie und Gewerbe
- Dienstleistungen
- Kundenintensive Dienstleistungen

vorgesehen. Über die AGF ergab sich daraus pro Baufeld für jede Nutzungsart eine Bruttogeschossfläche (BGF). Um von diesen Bruttogeschossflächen zu Parkplatzzahlen zu gelangen, wurden die Umrechnungsfaktoren der VSS-Norm SN 640 281 beigezogen.

Ein Auszug aus der Norm listet die angenommenen Werte auf:

Wohnen

Für Bewohner: 1 Parkfeld pro 100m² BGF

Für Besucher: 10% der Bewohner-Parkfelder

Industrie und Gewerbe

Für Personal: 1 Parkfeld pro 100m² BGF

Für Besucher, Kunden: 0.2 Parkfelder pro 100m² BGF

Dienstleistungen

Für Personal: 2 Parkfelder pro 100m² BGF

Für Besucher, Kunden: 0.5 Parkfelder pro 100m² BGF

Kundenintensive Dienstleistungen

Für Personal: 2 Parkfelder pro 100m² BGF

Für Besucher, Kunden: 1 Parkfeld pro 100m² BGF

Unter Verwendung der oben aufgeführten Faktoren ergeben sich die Parkplatzzahlen gemäss Anhang zu *Leistungsberechnungen Verkehr, Beilage zum Bebauungsplan*.

Um von einer Anzahl Parkplätze zu den Fahrten zu gelangen wird in der Verkehrsplanung oft auf Annahmen abgestützt, die auf Erfahrungswerten beruhen. So wurde dies auch in vorliegendem Fall getan. Es gilt jedoch zu beachten, dass die angenommenen Fahrtenzahlen pro Parkplatz und Tag auf die reduzierten Parkplatzzahlen angewendet wurden. Das heisst, dass die Anzahl Parkplätze nach Normbedarf zuerst um 40% reduziert wurde und erst dann mit dem Faktor *Anzahl Fahrten pro Parkplatz und Tag* multipliziert wurde. Die Resultate, die sich daraus ergeben, sind in Tabelle 2 aufgeführt.

2.2 Prinzip der Festlegung der Fahrtenzahl

Das Prinzip zur Festlegung der Fahrtenzahl geht grundsätzlich aus dem vorangehenden Kapitel hervor. Zusammengefasst kann man sagen, dass in Abhängigkeit der verschiedenen Nutzungen pro Baufeld Parkplatzzahlen abgeleitet werden. Je nach dem, welcher Nutzung ein Parkplatz zugeordnet ist, generiert er mehr oder weniger Fahrten. So ist ein Besucherparkplatz einer kundenintensiven Dienstleistung (z.B. Post) im Allgemeinen viel stärker frequentiert (mehr Zu- und Wegfahrten), als ein Parkplatz einer Wohnung. Deshalb werden nutzungsspezifische Annahmen getroffen, wie viele Fahrten ein Parkplatz pro Tag generiert. Die Multiplikation der Parkplatzzahlen mit der Anzahl Fahrten pro Parkplatz und Tag führt dann zu den Fahrtenzahlen.

2.3 Bedeutung von 60% des Normbedarfs gemäss VSS-Norm SN 640 281

Im Planungsbericht (Stand öffentliche Auflage) wird unter Kapitel 5.1 und 5.4.2 auf die Reduktion des Normbedarfs gemäss VSS-Norm SN 640 281 hingewiesen. Die Reduktion des Parkplatzbedarfs ergibt sich aufgrund der zentralen Lage mit der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der beschränkten Kapazität des Strassennetzes. Die Höhe der Reduktion wurde aufgrund einer Gesamtabwägung festgelegt.

Die quantitative Bedeutung der Reduktion geht aus der Tabelle 1 der Beilage hervor. Die zweitletzte Spalte zeigt den Normbedarf der Parkplätze. Reduziert man diese Werte um 40% ergeben sich die Parkplatzzahlen in der letzten Spalte, welche 60% des Normbedarfes ausweisen.